VISIT…

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 199 РУБ., 34.90 ГРН., 850 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 6

## ГАЗ-21И «ВОЛГА»

ТРИ СТУПЕНИ ЛУЧШЕ ДВУХ

ДВЕ НЕДЕЛИ ОТ МАРШАЛА ЖУКОВА

ПОДАРОК ПЕРВОМУ КОСМОНАВТУ

DeAGOSTINI

**«Автолегенды СССР»**
**Выходит раз в две недели**
**Выпуск №6, 2009**

**РОССИЯ**
**Издатель и учредитель:**
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Адрес редакции:**
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

**Телефон бесплатной горячей линии**
**для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
394036, г. Воронеж, ул. Комиссаржевской,
д. 16, а/я 512, «Де Агостини»

Свидетельство о регистрации в Федеральной
службе по надзору за соблюдением законо-
дательства в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

**УКРАИНА**
**Издатель и учредитель:**
ООО «Де Агостини Паблишинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТІНІ

**Телефон бесплатной горячей линии**
**для читателей Украины: 8-800-500-8-400**

Свидетельство о регистрации СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

**КАЗАХСТАН**
**Распространение:**
ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»
E-mail: cars@deagostini.ru

**БЕЛАРУСЬ**
Импортер в Республику Беларусь
УП «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел. (017) 297-92-75

**Печать:** Типография ОГДА, Италия
Тираж: 300 000 экз.
Рекомендуемая цена:
199 руб., 34.90 грн., 850 тенге
ISSN 2071-095X
© 2009 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.
Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

**Иллюстрации предоставлены:**

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3: частная коллекция Ивана Падерина;
4: (верх) ООО «Де Агостини», (низ)
частная коллекция Ивана Падерина;
5: (центр, лев, прав) —
частная коллекция Ивана Падерина;
(центр низ) — ООО «ДеАгостини»;
(прав, верх, центр, низ) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © Киноконцерн «Мосфильм»;
6: (низ) ООО «Де Агостини»;
7: (центр, низ) частная коллекция
Ивана Падерина;
7: (прав, верх, низ)
Библиотека изображений;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Ивана Падерина;
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Груп»

Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Текст: Иван Падерин**

**Автомобиль «Волга» ГАЗ-21И**
**любезно предоставлен**
**Дмитрием Октябрьским**
**и музеем советских автомобилей**
**и мотоциклов «Моторы Октября».**

Моторы Октября

**К началу 50-х годов мировая автомобильная промышленность сделала существенный шаг вперед, начав массовое производство машин с автоматической коробкой передач. Советским инженерам и конструкторам пришлось немало потрудиться, чтобы обеспечить автолюбителям СССР возможность испробовать преимущества «автомата».**

## У истоков «Волги»

В 1951 году главный конструктор автозавода имени Молотова Андрей Александрович Липгарт, не дожидаясь морального старения «Победы М-20», начал проработку техзадания на следующую модель — «М-21». Если «двадцатая» была детищем обстоятельств, испорченных войной, разрухой, нехваткой средств, то на «двадцать первой» Липгарт дал волю своим техническим амбициям. Стоит вспомнить, что до войны Липгарт проходил стажировку на заводах Форда, участвовал в освоении и модернизации его моделей на ГАЗе, а затем конвертировал его агрегаты в собственные оригинальные разработки. Двадцать лет, с 1932 года, он бессменно являлся главным конструктором ГАЗа. И созданная им горьковская конструкторская школа несла в себе очень заметный детройтский акцент.

Новая машина должна была получить первый горьковский верхнеклапанный двигатель с начальной мощностью 70 л. с., карданную передачу с промежуточной опорой, «бесшумный» гипоидный задний мост; салон — стать просторнее и удобнее, а за счет панорамных стекол — еще и светлее; багажник — заметно увеличиться в объеме. И все это при той же колесной базе, как у «Победы» — 2700 мм, чтобы не менять оснастку сборочного конвейера. Но самый смелый шаг, на который пошел Липгарт пошел первым в отечественной серийной практике, — применение автоматической коробки передач. К началу 50-х автоматические трансмиссии уже завоевывали крупнейшую автомобильную державу — США, откуда в массовом порядке стали поступать в Европу. Это был главный мотив мирового автомобилестроения тех лет. В СССР же своего рода мотивом было «догнать и перегнать Америку». Липгарт, будучи практиком, прекрасно понимал, что для отечественного автопрома важно было на тот момент хотя бы не отставать. Потому и было принято решение о разработке нового автомобиля среднего литража с «автоматом». Из Америки пришла на «М-21» и система централизованной смазки шарниров передней подвески и рулевого управления. Все это — абсолютные новшества для советского автомобиля и автолюбителя 50-х годов.

К сожалению, довести начатую работу до конца Липгарт не смог. В 1952 году он был обвинен в космополитизме, снят с должности и отправлен простым инженером на завод «УралЗиС» под Челябинск. Известно, что сам Сталин не простил ему приостановку выпуска «Победы» в 1948 году. И все же до того Липгарт успел провести кадровые назначения, как тогда говорили, «поставил людей на машину». Ведущим конструктором на «М-21» и всего легкового направления ГАЗа стал Владимир Соловьев. Вести разработку «М-21» было доверено молодому инженеру Александру Невзорову. Ему было всего 27 лет, но он уже имел опыт проектирования автомобиля «ЗИМ». Работа велась такими темпами, что с начального компоновочного чертежа (ноябрь 1953 года) до первого ходового прототипа (1955, март) проходит всего 16 месяцев. А в мае 1955 года первые машины должны были выйти на государственные испытания. Новый верхнеклапанный двигатель из алюминиевого сплава (он на 35 кг легче «победовского») рабочим объемом 2,5 л разрабатывался практически с чистого листа. Среди его особенностей — мокрые гильзы, полноопорный коленвал, распредвал с цепным приводом, короткие штанги, разнесенные по разные стороны впускной и выпускной коллекторы (как следствие — выпускная труба была под левым бортом). Расчетная мощность — 70 лошадиных сил, что на 40% больше чем у «М-20». Автоматическая коробка была в то время настоящей *terra incognita*. Для детального изучения устройства и работы трансмиссий в 1954 году ГАЗ закупил в США *Chevrolet Belair* с двухступенчатым «автоматом» и два экземпляра *Ford Mainline* с более современной, но усложненной трехступенчатой трансмиссией. И уже стендовые испытания показали, что при мощности «волговского» двигателя 70 л. с. будет работать только «фордовская» схема трансмиссии.

Неоднозначными были и попытки представить кузов будущего автомобиля, а также его название. Еще в бытность Липгарта на ГАЗе, в 1952 году, скульптор отдела конструирования кузовов (так тогда называли дизайнеров) Лев Еремеев сделал полномасштабную гипсовую модель «М-21 Победа». «Победа» второго поколения была выполнена в той же стилистике, что и представительский «ЗИМ» — первая работа Еремеева. Но будущего этот отягощенный собственной монументальностью макет не имел. На ГАЗе уже велась работа над условной «Чайкой» и было ясно, что и машина классом ниже также должна выглядеть изящнее и современнее. С 1953 года поиски формы велись в модельном цехе уже на двух стапелях параллельно — одновременно разрабатывались два различных макета в натуральную величину.

*Группа создателей М-21 с первым прототипом машины. Апрель 1955*

Первый — «М-21 Звезда», модель английского инженера-кузовщика Джона Вильямса, трудившегося на ГАЗе, был практически сразу отвергнут по причине отсутствия полноценного багажника.
К опытному производству был принят второй проект, «М21» трехобъемный седан работы Льва Еремеева, получивший знакомое всем название «Волга».

## К Черному морю

Три первых прототипа «Волги» отличались по внешнему виду, убранству интерьера. Дизайнеры ГАЗа находились в поиске гармоничного начала автомобиля — его передней части. Первый прототип, изготовленный в марте, был окрашен в темно-вишневый цвет, имел облицовку радиатора с десятью «окнами» и механическую коробку передач (вследствие чего испытывался вне зачета).

Два других экземпляра — апрельские: голубой и светло-бежевый — оснащались «автоматами», различаясь облицовкой с количеством «окон», 12 и 16, соответственно. 3 мая 1955 года все три «Волги» в компании с «фордом», «шевроле», английским *Standard Vanguard* совершили полуторамесячный испытательный автопробег к Черному морю. Итогом его стало то, что автоматическая коробка передач выдержала все испытания, продемонстрировала надежность на скоростных шоссе, в дорожном потоке столицы, на бездорожье и горных дорогах Крыма.
А вот новый верхнеклапанный мотор не смог выйти на заявленные показатели динамики и экономичности, страдал нехваткой крутящего момента при разгоне и движении на подъем. Предстояло усовершенствовать двигатель. Эта работа займет еще почти два года — серийный мотор получит шестеренчатый привод распредвала, коллекторы, скомпонованные вместе, новую форму камеры сгорания, и при этом скинет с себя еще 15 кг веса.

## В рекордные сроки

Главным моментом во всей череде испытаний автомобиля, по сложившейся традиции, явилась «госприемка», обязательные смотрины в Кремле. В 10-х числах июня 1955 года колонна горьковских автомобилей прибыла в Москву. Председателем Государственной приемочной комиссии был министр обороны Советского Союза Георгий Константинович Жуков. В общем и целом «Волга» произвела впечатление — это была действительно инновационная машина, не уступавшая многим зарубежным аналогам. Но Жукова не устроила облицовка — акулий оскал. Может, она выглядела слишком просто, может, слишком агрессивно. Он дал команду: «Переделать, даю две недели». Никто из присутствующих не посмел уточнить, как именно представляет это министр обороны. Но он не высказал никаких конкретных соображений.
Скульптор Еремеев и художник Лебедев, действуя вслепую, смогли удовлетворить самолюбие маршала и «попасть в яблочко». Было предложено, по сути, то же художественное решение, что уже внедрялось на модернизированной «Победе»: решетка с крупными горизонтальными брусьями, но в центре композиции — большая пятиконечная звезда. При повторном показе в июле 1955-го Жуков дал добро. То, что вписанная в круг пентаграмма на двух горизонтальных брусьях очень напоминала эмблему американской армии, его, маршала Победы, нисколько не смущало. Вот так в линейке ГАЗа внепланово появилась модель с нехарактерной для горьковской марки внешностью, которую позже станут обозначать как первый выпуск.
10 октября 1956 года с конвейера ГАЗа сошли первые пять «М-21». Тем самым завод формально выдержал сроки по запуску новой модели в намеченный год. «Волги» же со следующими порядковыми номерами были выпущены лишь в январе 1957 года. В продажу они поступили с 1 марта. Розничная цена машины составила 17 400 еще дореформенных рублей.

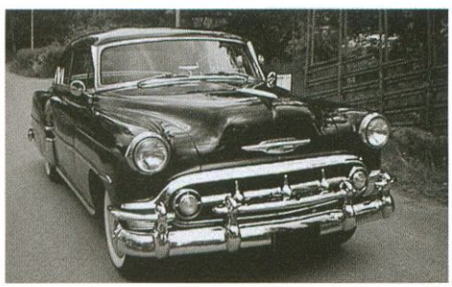
# Жуков дал команду: «Переделать, даю две недели»

*Самая первая «Волга» со звездой. В таком виде и начнется производство М21*

## Зарубежные аналоги

**Chevrolet Bel Air** выпускался в 1953–1957 гг. Модель с двухступенчатой автоматической коробкой передач оснащалась рядным 6-цилиндровым двигателем объемом 3860 см³ мощностью 115 л. с. и развивала максимальную скорость до 140 км/ч. «Шевроле» был закуплен в Америке специально для изучения и сравнения возможностей двух- и трехступенчатой коробки передач.

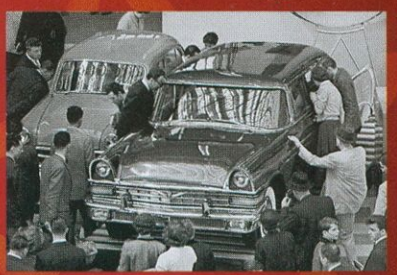
**Ford Mainline** образца 1954 года выпускался в двух вариантах: с рядным 6-цилиндровым двигателем объемом 3660 см³ мощностью 115 л. с. и со 130-сильной V-образной «восьмеркой» объемом 3920 см³. Обе версии оснащались трехступенчатой автоматической трансмиссией *Fordmatic*, которая легла в основу разработки АКП «Волги» и в дальнейшем ГАЗ-13 «Чайка».



Олень, символ города Горький, впервые появился на эмблеме «ЗИМа» в 1949 году. На «Волге» олень появился уже на стадии проектирования в виде маскота — трехмерной литой накапотной фигуры. Олени на первых прототипах машины выглядели весьма натуралистично, но в серию пошли более символичные скульптуры с общими узнаваемыми и лаконичными чертами. По легенде, в разработке законченной формы оленя, помимо дизайнеров Арямова, Долматовского и Еремеева, принимала участие знаменитый скульптор Вера Мухина — автор «Рабочего и Колхозницы». С оленем выпускались первые два выпуска «Волги». На автомобили-такси вместо фигурки устанавливались скромные маскоты каплевидной формы.

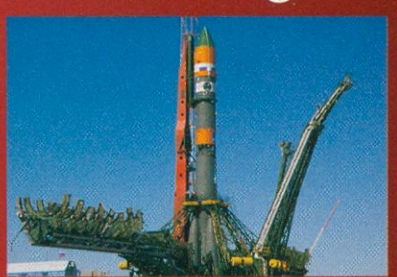
## А в это время...

### 1958 год



В Брюсселе проходит Всемирная автомобильная выставка, где продукция советской автомобильной промышленности представлена достаточно разнообразно и пользуется популярностью. Посетители Советского павильона с интересом осматривают представленные ЗИЛ-111 и «Москвич».

### 1959 год

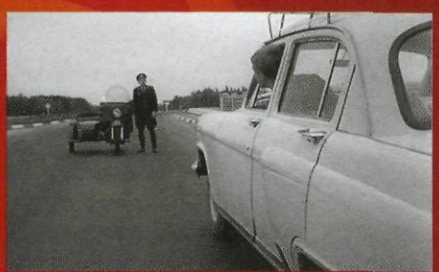


Советский Союз активно осваивает околоземное космическое пространство, осуществив в одном году запуск первой автоматической межпланетной станции «Луна-1», которая успешно справилась с задачей, пролетев вблизи Луны.

Никита Хрущёв — первый из руководителей СССР, посетивший Соединённые Штаты Америки по приглашению президента Дуайта Эйзенхауэра. На снимке: встреча Н. С. Хрущева с губернатором штата Нью-Йорк Нельсоном Рокфеллером.

# «Берегись автомобиля»

**Главная «Волга» в самом главном фильме про «Волгу», конечно же, машина Семицветова («Бежевая, цвет неброский») — третья в череде угнанных Юрием Деточкиным у жуликов и деляг. На момент съемок — это самая свежая модификация, «21Р» образца 1965 года. Но четвертая машина, которая, как мы знаем, переполнила чашу любви и терпения следователя Подберезовикова, — «Волга» второго выпуска «21И». Именно за ней гнался по Москве троллейбус, и именно ее номерной знак «49-49 мот» стал знаковым для настоящих фанатов «М-21».**



## Интересные факты

Первый в мире космонавт Юрий Гагарин был удостоен «Волги» — 70-сильной («21И»), черной, улучшенной комплектации. О такой мечтали миллионы советских граждан. Машина — подарок за выполненный полет, награда за подвиг. Она была выпущена в 1960 году и еще год ждала своего звездного хозяина. Но необычным было только цветовое решение внутренней отделки. Шильдики «Волга» на передних крыльях, свойственные более поздним модификациям, установили на автомобиль только в 1963 году, во время посещения Юрием Алексеевичем ГАЗа. Через два года после трагической гибели космонавта №1 машина была передана на вечное хранение Дому-Музею на его родине, в городе Гагарин Смоленской области.

## Почему погасли «звезды»

В апреле 1958 года «Волга» была представлена на международной выставке в Брюсселе. И бытует мнение, что там она завоевала ни много ни мало, а целый Гран-при. Однако в действительности такая награда не могла достаться отдельному экспонату, так как Брюссельская Expo была не выставкой изделий, а «выставкой выставок», смотром многопрофильных экспозиций разных стран. По своему размаху советский стенд, подпираемый макетом первого в мире атомного ледокола и увенчанный точной копией первого искусственного спутника Земли, безоговорочно тянул на Гран-при и Золотую медаль. Автопром СССР помимо «Волги» был представлен автомобилями «Москвич» 407 и 423, лимузинами «ЗИЛ-111» и «Чайка», грузовиком ГАЗ-53 и гигантским самосвалом МАЗ-525. Экспозиция СССР была отмечена высшими наградами Expo.

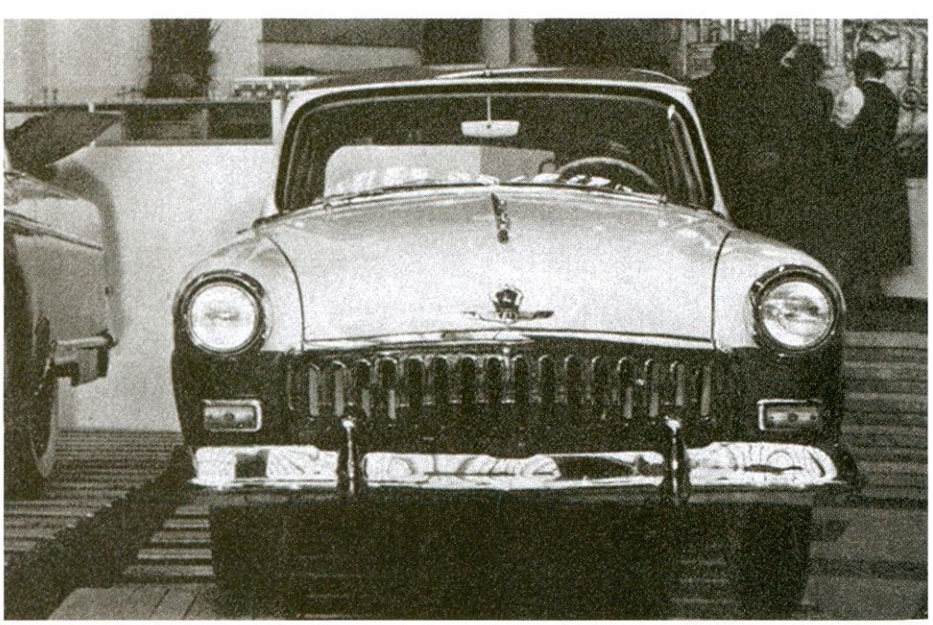
В Брюсселе, впервые за рубежом, была показана «Волга» модифицированной внешности, или, как говорят сейчас, претерпевшая рестайлинг. Это был сигнал к началу второго выпуска и одновременно отход на ранее подготовленные позиции. Второй выпуск «Волги» — это возвращение к стилистике прототипов 1955, мера такая же неожиданная, как и запуск машин со звездой. Правда, мотивы этих решений были различными. Причина отказа от звезды — узнаваемого и характерного для ранних моделей элемента — крылась вовсе не в смещении Хрущевым маршала Жукова с поста главного силовика страны. Из-за звезды «Автоэкспорт» просто недобирал клиентов, а вместе с ними и плана по сдаче государству свободно конвертируемой валюты.

На западного потребителя звезда оказывала устрашающее воздействие: именно такие звезды он привык видеть в фильмах о советской военной угрозе; такие же звезды были на танках, проутюживших Будапешт в 1956 году.

Внешторг ощутил это практически сразу: в 1957 году продажи «Волги» даже по цене европейской малолитражки не задались. Известны случаи, когда дилеры демонтировали облицовку, снимали звезду, и машина отпускалась клиенту уже без этого символа страны Советов. В итоге потребности внешнего рынка взяли верх над конвейером.

В этой ситуации отказ от выпуска автомобилей со звездой в пользу «Волги» с решеткой представлялся наиболее простым решением. Серийное обновление произошло в ноябре 1958 года. Так закатилась звезда одного из самых оригинальных автомобилей 50-х годов, «М-21» первого выпуска. За неполные два года было изготовлено чуть более 30 тысяч «Волг» со звездой.

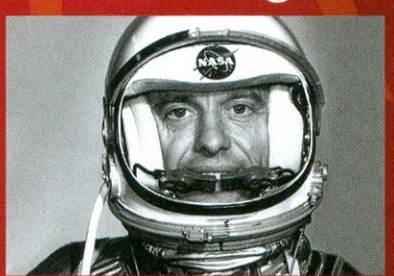
Переход с первого выпуска на второй осуществлялся по мере поступления новых деталей. Кроме облицовки, видоизменились передний бампер, подфарники и, косметически, плафон освещения заднего номерного знака. С начала 1959 года «Волга» стала комплектоваться новой панелью приборов, добавились омыватель стекла, задняя пепельница и поручни на диване. Привод замка капота был перенесен на левую сторону. Экспортные модификации получили замкнутый по периметрам лобового и заднего стекол хромированный оклад. В 1960 году «Волга» обрела более совершенный карбюратор, а в 1961-го подвеску с телескопическими амортизаторами вместо рычажных.



# 1960 год

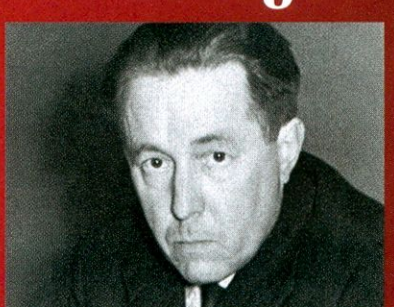
Полковник Воздушных сил Америки Джозеф Китингер совершает прыжок с парашютом с рекордной высоты в 32 километра с воздушного шара «Эксейлор». Максимальная скорость, достигнутая во время этого прыжка, составила 988,14 км/час.

# 1961 год




5 мая США, не желающие отдавать Советскому Союзу пальму первенства в освоении космических пространств, осуществляют первый в истории суборбитальный полет. Алан Бартлет Шеперд поднялся на летательном аппарате «Фридэм-7» на высоту 186 километров. Этот полет можно считать своего рода тренировкой, предшествующей второй космической экспедиции Шеперда — в качестве командира космического корабля «Аполлон-14», посадочный модуль которого совершил посадку на поверхность Луны.

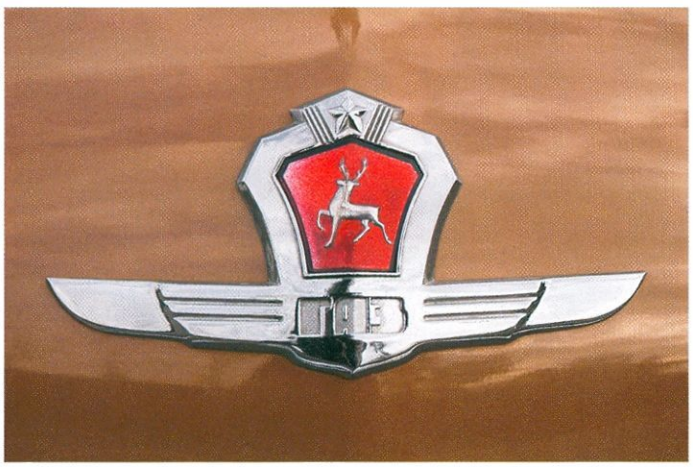
# 1962 год



В 11 номере журнала «Новый мир» выходит повесть Александра Солженицына «Один день Ивана Денисовича». На фото А. И. Солженицын, ноябрь 1962 года.

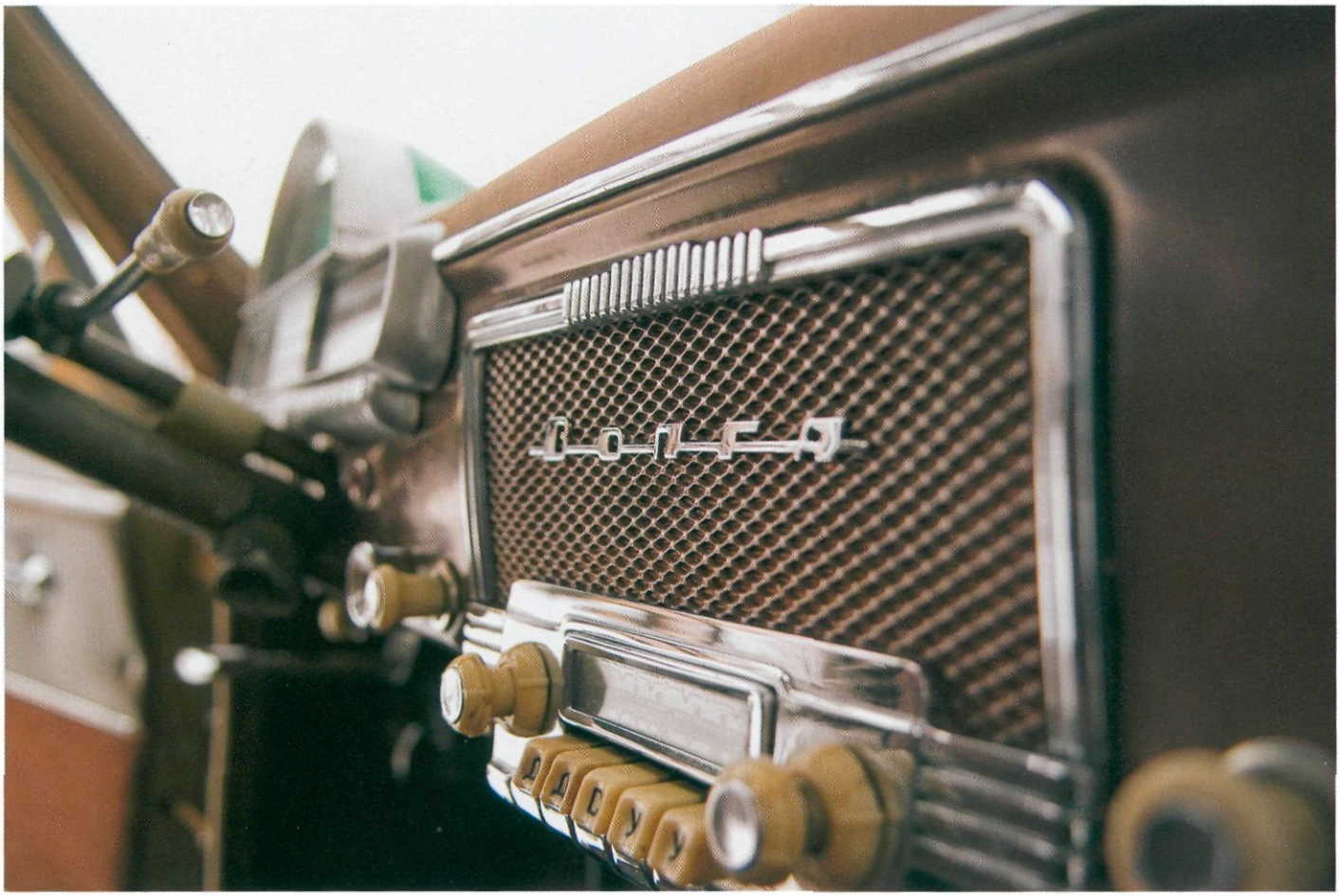
# ГАЗ-21И «ВОЛГА»

АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР



- *Олень — символ города, завода и эмблема всех его легковых моделей*
- *Лючок воздухопритока вентиляции и отопления салона*
- *Дверные ручки — одна из немногих позиций деталировки, продержавшихся без изменений все 14 лет выпуска*
- *Хромированная решетка отличала улучшенные комплектации от базовых*

- *Задние фонари второго выпуска получили светоотражатели*
- *Клыки на бамперах присутствовали на первых двух выпусках М-21*
- *Часы, в отличие от радиоприемника, устанавливались абсолютно на все «Волги», включая даже такси и бюджетные версии служебных машин*

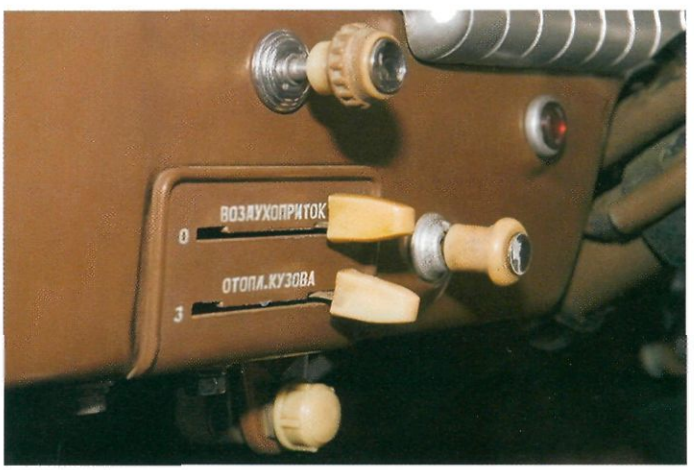


- *Новый для второго выпуска радиоприемник с фронтальным динамиком. На первых моделях динамик располагался на верхней плоскости приборной панели*

- *До 1962 года опорами для раскладываемого переднего дивана служили вот такие хромированные ножки. На поздних моделях спинка дивана фиксировалась фасонными болтами*

- *Только с 1959 года «Волги» стали оснащаться второй пепельницей и поручнями для задних пассажиров*

- *Солнцезащитные козырьки из прозрачного пластика*
- *До марта 1959 года двигатели для «Волг» выпускал сам ГАЗ, и те превосходили по надежности аналогичные моторы Заволжского моторного завода (ЗМЗ)*
- *Блок «ползунков» управления вентиляцией и отоплением салона. Над ним — кнопка ручного насоса омывателя лобового стекла. До 1959 года стекло на «Волге» не омывалось вовсе, а с 1961 насос омывателя стал ножным*
- *У каждого выпуска М-21 был свой оригинальный плафон освещения номерного знака*



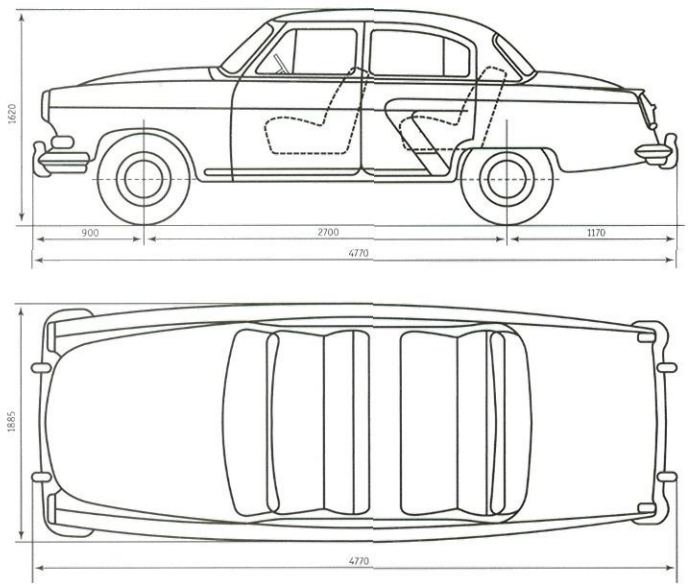



Схема автомобиля «Волга» ГАЗ-21И

| Техническая характеристика «Волга» ГАЗ-21И | |
|---|---|
| Число мест: | 5 |
| Максимальная скорость | 130 км/час |
| Время разгона до 100 км/ч | 34 сек |
| Паспортный расход топлива | 11–13,5 л/100 км |
| Электрооборудование | 12 V |
| Аккумуляторная батарея | 6-СТ-54-ЭМ |
| Генератор | Г-12 |
| Реле-регулятор | РР24 |
| Стартер | СТ21 |
| Прерыватель-распределитель | Р3-Б |
| Свечи зажигания | А14У |
| Размер шин | 6,70 – 15 |
| Объем топливного бака | 60 л |
| | |
| **Вес автомобиля в снаряженном состоянии:** | |
| без нагрузки общий | 1460 кг |
| с нагрузкой 5 человек общий | 1860 кг |
| на переднюю ось | 730 кг |
| на заднюю ось | 730 кг |
| | |
| **Дорожные просветы:** | |
| под передней осью | 200 мм |
| под задней осью | 190 мм |
| | |
| **Наименьший радиус поворота:** | |
| по колее переднего наружного колеса | 6,3 м |

**Подвеска передняя:**

независимая, пружинная с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические двухстороннего действия:
до 1961 года — рычажные, после — телескопические

**Подвеска задняя:**

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические двухстороннего действия:
до 1961 года — рычажные, после — телескопические

**Рулевой механизм:**

глобоидальный червяк и двухгребневый ролик

**Тормоза:**

барабанные, с одноконтурным гидравлическим приводом, прямого действия

**Сцепление:**

однодисковое сухое с гидравлическим приводом включения

**Коробка передач:**

механическая трехступенчатая с синхронизаторами на второй и третьей передачах, рычаг управления — на рулевой колонке

**Передаточные числа:**

I — 3,115; II — 1,772; III — 1,00; задний ход — 3,738

Главная передача — 4,55

**Двигатель:**

ГАЗ-21А, четырехтактный, четырехцилиндровый карбюраторный, рядный, верхнеклапанный

| | |
|---|---|
| Диаметр цилиндра | 92 мм |
| Ход поршня | 92 мм |
| Литраж двигателя | 2445 $см^3$ |
| Степень сжатия | 6,6 |
| Число клапанов | 8 |
| Порядок работы цилиндров двигателя | 1-2-4-3 |
| | |

**Карбюратор:**

К-22И, с 1960 года — К-105

**Максимальная мощность:**

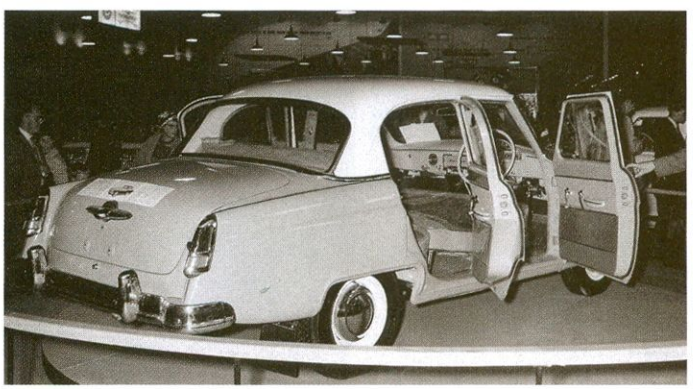
70 л. с. при 4000 об/мин

**Максимальный крутящий момент:**

167 Нм при 2200 об/мин

**С октября 1956 по июль 1970 года было выпущено 639 478 автомобилей семейства М-21. «Волга» постоянно модернизировалась, и в общей сложности ГАЗ освоил более 60 модификаций этой машины. Но существенные изменения, затрагивающие внешний вид, были сделаны к 1959 году и весной 1962-го. Таким образом, общий массив всех «Волг» подразделялся на три внешне отличимых выпуска: 1957, 1959 и 1962 модельных годов. Первый — самый малочисленный, немногим более 30 тысяч машин, из которых только около 700 были с автоматической коробкой. Второй выпуск был представлен в основном базовой моделью М-21И, ее форсированной 80-сильной версией М-21К, и макси 21А с упрощенной отделкой салона — это еще 140 тысяч седанов. Третий выпуск М-21 отличался разнообразием модификаций, присвоенных индексов, видами кузовов и др. Он был самым массовым и держался до последнего — более 8 лет.**

**Volga-Scaldia.** В 1960 году бельгийский импортер советских автомобилей, фирма *Scaldia*, организовала досборку «Волг» из горьковских машинокомплектов. На «Скалдии» устанавливались экономичные дизельные моторы *Perkins* (48 л. с.), *Rover* (62 л. с.) и *Indenor-Peugeot* (58 л. с.). *Scaldia* обратилась в туринское кузовное ателье *Ghia* с просьбой освежить уже заветренную внешность машины, чтобы позиционировать «Волгу» с «евромотором» как особую модель. Однако уже в 1961 году проект *Volga Ghia* потерял актуальность — ГАЗ готовил радикальный рестайлинг М-21. Всего же до 1967 года в Бельгии было собрано 166 машин.



**Праворульные ГАЗ-21.** Для экспорта в страны с левосторонним в то время движением: Индию, Индонезию, Англию, Швецию, — была разработана модификация с правым расположением органов управления — «21П». При этом сложная кулиса переключения передач на рулевой колонке уступила место напольному рычагу. Впервые автомобиль был представлен на Лондонском моторшоу 1961 года — еще в деталировке второго выпуска, а более ста других машин были выпущены уже позже — в деталировке третьего. В Англии праворульные «Волги» (в т. ч. и универсалы) продавались одновременно с обычными, «континентальными».

**Спецавтомобиль ГАЗ-23.** По заказу КГБ завод разработал «Волгу» со 195-сильным двигателем V8 от «Чайки», способную развивать 170 км/ч и набирать «сотню» вдвое быстрее обычной — за 17 с. Машина предназначалась для скрытого наблюдения за передвижениями западных дипломатов, поэтому она никак не выдавала себя внешне. До апреля 1962-го около десятка «ГАЗ-23» сошли с конвейера в деталировке второго выпуска. Всего же до 1970 года было сделано 603 экземпляра.

**Универсалы ГАЗ-22.** Первые прототипы универсала «ГАЗ-22» и кареты скорой помощи «22Б» на его базе, представленные в деталировке второго выпуска, были созданы в конце 1960 года. Для откидывания нижней створки багажника мощные клыки заднего бампера были укорочены, то есть сделаны заново. Серийное же производство универсалов и санитарных машин началось в июне 1962 года — уже на третьем выпуске — и продолжалось до июня 1970-го.

**Фургон ГАЗ-22А.** Цельнометаллический трехдверный фургон грузоподъемностью 500 кг существовал в единственном экземпляре. Из особенностей отметим единые боковины бортов, заднее колесо, размещенное под полом багажника, сдвинутый вперед 55-литровый бензобак, перегородку с металлической сеткой, отделяющую грузовой отсек от салона. В серийное производство модель не пошла по причине нерентабельности.

# СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ ВАЗ-2103 «ЖИГУЛИ»

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X